



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 01 529.9

Anmeldetag: 17. Januar 2003

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH,
Stuttgart/DE

Bezeichnung: Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung
des Zustands einer Fahrzeugbatterie

IPC: G 01 R 31/36

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 20. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Le'.

Stark

19.12.2002 E/h

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

5 Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie.

10

Stand der Technik

Zur Erhöhung der Verfügbarkeit in Bordnetzen mit hohem Anspruch an eine permanente Energieversorgung ist es bereits bekannt, Bordnetztopologien mit Hilfsbatterie einzusetzen. Über ein elektronisches Batteriemanagement wird der Zustand der Hauptbatterie vergleichsweise aufwendig ermittelt und abhängig von einem konstanten Schwellenwert die Hilfsbatterie zugeschaltet. Zur Ermittlung des Batteriezustandes wird in der Regel der Batteriestrom, die Batteriespannung und die Batterietemperatur verwendet.

Aus der DE 198 45 562 C1 ist ein Verfahren zur Ermittlung des Bordnetzzustandes eines Kraftfahrzeugs unter Verwendung der Messung der Batteriespannung bekannt. Dabei wird die Batteriespannung über einen längeren Zeitraum gemittelt. Ein kritischer Zustand wird erkannt, wenn eine definierte Spannungsschwelle unterschritten wird.

30 Vorteile der Erfindung

Ein Verfahren mit den im Anspruch 1 angegebenen Merkmalen hat demgegenüber den Vorteil einer genaueren Ermittlung des Zustands der Fahrzeugbatterie. Durch die Berücksichtigung eines variablen Gewichtungsfaktors bei der Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie können kurzzeitige Ereignisse und Langzeiteffekte, die bei Nichtberücksichtigung zu ungenauen oder gar falschen Aussagen über

den Zustand der Fahrzeugbatterie führen würden, in angemessener Weise berücksichtigt werden. Ein Beispiel für ein kurzzeitiges Ereignis ist ein auftretender Lastsprung, der zu einem kurzfristigen Spannungseinbruch führt. Ein Beispiel für einen Langzeiteffekt ist die Alterung der Fahrzeugbatterie.

Weitere Vorteile der Erfindung bestehen darin, dass die Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie in einfacher und kostenreduzierter Weise erfolgt.

Aufgrund der genaueren Ermittlung des Zustands der Fahrzeugbatterie wird auch die Arbeitsweise eines elektrischen Energiemanagements, welchem die ermittelte Information über den Zustand der Fahrzeugbatterie zugeführt wird, verbessert. Weiterhin wird bei Bordnetztopologien, die eine Hilfsbatterie verwenden, die Zuschaltung der Hilfsbatterie optimiert.

Ein weiterer Vorteil der Erfindung besteht darin, dass das beanspruchte Verfahren keine aufwendige Erfassung des Batteriestroms benötigt.

Vorzugsweise wird der Gewichtungsfaktor gemäß der im Anspruch 3 angegebenen Beziehung berechnet. Dadurch kann die Genauigkeit der Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie durch Berücksichtigung einer Vielzahl verschiedener Statusinformationen verbessert werden.

Die Vorteile des im Anspruch 6 angegebenen Verfahrens bestehen insbesondere in einer einfachen und preisgünstigen Realisierung.

Weitere vorteilhafte Eigenschaften der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung anhand der Figuren.

Zeichnung

Die Figur 1 zeigt ein Blockschaltbild einer Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie. Die Figur 2 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel für die Erfindung. Die Figur 3 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel für die Erfindung. Die Figur 4 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem dritten Ausführungsbeispiel für die Erfindung.

Beschreibung

Die Figur 1 zeigt ein Blockschaltbild einer Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie. Diese Vorrichtung weist einen Spannungsmesser 1 auf, der zur Messung der Batteriespannung vorgesehen ist. Die Ausgangssignale des Spannungsmessers 1 werden einer Auswerteeinheit 2 zugeführt, die unter Verwendung der ihr vom Spannungsmesser 1 zugeführten Signale und vorzugsweise unter Verwendung weiterer Signale an ihrem Ausgang ein den Zustand der Fahrzeugbatterie beschreibendes Signal U_B zur Verfügung stellt. Die genannten weiteren Signale werden nachfolgend auch als Statusinformationen bezeichnet. Das Signal U_B wird dem Energiemanagement 3 des Fahrzeugs zugeführt. Das Energiemanagement 3 ist dazu vorgesehen, das im Fahrzeug verfügbare Energieangebot und den Energieverbrauch zu beeinflussen.

Signalisiert das dem Energiemanagement 3 zugeführte Signal U_B das Vorliegen eines schlechten Zustands der Fahrzeugbatterie, dann leitet der Energiemanager 3 geeignete Gegenmaßnahmen zur Verbesserung der Ladebilanz der Fahrzeugbatterie in die Wege, um ein Weiterarbeiten der sicherheitsrelevanten Komponenten des Fahrzeugs sicherzustellen. Zu diesen sicherheitsrelevanten Komponenten ge-

hören beispielsweise eine elektrohydraulische Bremse und die Servolenkung des Fahrzeugs. Die geeigneten Gegenmaßnahmen bestehen darin, dass das Energiemanagement 3 einen Schalter 4 schließt, um eine Hilfsbatterie zuzuschalten. 5 Zusätzlich dazu oder alternativ dazu stellt das Energiemanagement 3 auch einer weiteren Schalteinheit 5 Steuerungssignale zur Verfügung, mittels welcher zum Zwecke einer Reduzierung des Energieverbrauchs nicht sicherheitsrelevante Verbraucher des Fahrzeugs abgeschaltet oder zumindest in ihrem Leistungsverbrauch reduziert werden. Zu 10 diesen nicht sicherheitsrelevanten Verbrauchern gehört beispielsweise die Heckscheibenheizung des Fahrzeugs und die Sitzheizung.

15 Die weiteren Signale, die die Auswerteeinheit 2 zur Ermittlung des den Zustand der Fahrzeugbatterie beschreibenden Signals U_B vorzugsweise verwendet, werden der Auswerteeinheit 2 beispielsweise von einem Informationsgeber 6 und/oder dem Energiemanagement 3 zur Verfügung gestellt. Es handelt sich dabei um weitere verfügbare In- 20 formationen aus dem Bordnetz. Zu diesen weiteren Informationen gehören Informationen über die Temperatur der Batterie, Informationen über den Energiezustand des Fahrzeugs, Informationen über im Bordnetz auftretende Lastsprünge, Informationen über auftretende Spannungseinbrüche, 25 Informationen über den Batteriestrom und Informationen über die Ruhespannung. Die genannten Informationen werden der Auswerteeinheit 2 über den CAN-Bus des Fahrzeugs zugeleitet. Sie können auch von der jeweiligen Informationsquelle aus direkt oder über andere Buskonfigurationen der Auswerteeinheit 2 zugeführt werden. 30

Nachfolgend werden anhand der Figuren 2 - 4 Ausführungsbeispiele für die Erfindung näher erläutert.

35

Die Figur 2 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem ersten Ausführungsbeispiel für die Erfindung. Bei diesem ersten

Ausführungsbeispiel wird die vom Spannungsmesser 1 gemessene Batteriespannung U der Auswerteeinheit 2 zugeführt. Die Auswerteeinheit 2 weist einen Integrator auf. Dieser wird nach jedem Fahrzeugstart, nachdem eine Initialisierung durchgeführt wurde und eine Batterieruhestromauswertung erfolgt ist, gestartet. Er berechnet ein Spannungsin-
15 tegral $L(t)$, welches Auskunft über die Ladebilanz der Fahrzeugbatterie gibt, gemäß der folgenden Beziehung:

$$10 \quad L(t) = \int_{t_0}^t D(\tau) \cdot a[U(\tau)] d\tau.$$

Dabei ist $D(\tau)$ eine Differenzfunktion, die wie folgt lautet:

$$15 \quad D(\tau) = U(\tau) - \frac{U_1 + U_2}{2}.$$

U_1 ist ein vorgegebener oberer Spannungsschwellenwert, U_2 ein vorgegebener unterer Spannungsschwellenwert. Diese Spannungsschwellenwerte werden in Abhängigkeit von der
20 jeweiligen Applikation vorgegeben.

Liegt ein gemessener Spannungswert unterhalb des unteren Spannungsschwellenwertes U_2 , dann wird die Batterie entladen. Dabei wird im Sinne einer Vereinfachung angenommen, dass die Höhe der Spannung ein Maß für den Entladestrom der Fahrzeugbatterie darstellt. Die Spannungen in
25 diesem Bereich leisten daher einen negativen Beitrag bei der Integralbildung. Beispielsweise gilt:

$$30 \quad D(t_1) = U(t_1) - \frac{U_1 + U_2}{2} < 0.$$

Der Gewichtungsfaktor $a[U(\tau)]$ hat für gemessene Spannungswerte, die unterhalb des unteren Spannungsschwellenwertes U_2 liegen, den Wert 1.

Liegt ein gemessener Spannungswert zwischen den beiden Spannungsschwellenwerten U_1 und U_2 , dann ist nicht definitiv festgelegt, ob gerade eine Ladung oder eine Entladung der Batterie erfolgt. Da die in diesem Spannungsbereich auftretenden Lade- und Entladeströme klein sind, sind sie ohne großen Einfluss auf den Ladezustand der Fahrzeugbatterie. Dieser Spannungsbereich wird bei der Integralbildung ausgeblendet. Dies geschieht dadurch, dass der Gewichtungsfaktor $a[U(\tau)]$ in diesem Spannungsbereich zu Null gesetzt wird.

Liegt ein gemessener Spannungswert oberhalb des oberen Spannungsschwellenwertes U_1 , dann wird die Batterie geladen. Dabei wird im Sinne einer Vereinfachung angenommen, dass die Höhe der Spannung ein Maß für den Ladestrom der Fahrzeugbatterie ist. Die Spannungen in diesem Bereich leisten daher einen positiven Beitrag bei der Integralbildung. Beispielsweise gilt:

$$D(t_2) = U(t_2) - \frac{U_1 + U_2}{2} > 0.$$

Der Gewichtungsfaktor $a[U(\tau)]$ hat für gemessene Spannungswerte, die oberhalb des oberen Spannungsschwellenwertes U_1 liegen, den Wert 1.

Nach alledem ist der Gewichtungsfaktor $a[U(\tau)]$ variabel. Er ist von der gemessenen Batteriespannung abhängig, wobei folgende Gesamtbeziehung gilt:

$$a(U) = \begin{cases} 0 & \text{für } U_2 \leq U \leq U_1 \\ 1 & \text{für } U_2 > U \text{ oder } U_1 < U. \end{cases}$$

Das ermittelte Spannungsintegral L wird in der Auswerteeinheit 2 mit einem vorgegebenen Grenzwert G verglichen. Unterschreitet das ermittelte Spannungsintegral L diesen

Grenzwert, dann generiert die Auswerteeinheit 2 ein Ladezustandssignal U_B , welches dem Energiemanagement 3 signalisiert, dass der Ladezustand der Fahrzeugbatterie unzureichend ist. Das Energiemanagement 3 leitet daraufhin
5 Maßnahmen zur Verbesserung der Ladebilanz in die Wege. Beispielsweise wird ein Schalter 4 geschlossen, um eine Hilfsbatterie zuzuschalten. Alternativ dazu oder zusätzlich dazu kann das Energiemanagement 3 auch Steuersignale für die Schalteinheit 5 erzeugen, wodurch nicht sicher-
10 heitsrelevante Verbraucher des Fahrzeugs abgeschaltet werden oder deren Leistungsverbrauch reduziert wird.

Liegt das ermittelte Spannungsintegral L oberhalb des Grenzwertes G , dann bleibt die Hilfsbatterie abgeschaltet
15 und die nicht sicherheitsrelevanten Verbraucher bleiben - sofern sie gerade aktiviert sind - in Betrieb.

Die Figur 3 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem zweiten Ausführungsbeispiel für die Erfindung. Bei diesem zweiten
20 Ausführungsbeispiel geht im Unterschied zum ersten Ausführungsbeispiel in den Gewichtungsfaktor a weiterhin die Abhängigkeit des Batteriestroms von der aktuellen Spannung ein. Folglich ist der Gewichtungsfaktor a im Unterschied zum ersten Ausführungsbeispiel nicht mehr ab-
25 schnittsweise konstant, sondern hat beispielsweise einen Verlauf, wie er in der Figur 3 dargestellt ist. Ziel bei diesem Ausführungsbeispiel ist es, mit dem Ausdruck $D(t) \cdot a[U(t)]$ die Funktion $i(\text{Batt}) = I(t)$
30 möglichst genau zu treffen.

Auch bei diesem Ausführungsbeispiel wird die ermittelte Information U_B über den Ladezustand der Fahrzeugbatterie im Energiemanagement 3 umgesetzt in Steuersignale für den
35 Schalter 4 und/oder die Schalteinheit 5.

Die Figur 4 zeigt eine Skizze zur Veranschaulichung der Funktionsweise einer Vorrichtung gemäß einem dritten Aus-

führungsbeispiel für die Erfindung. Bei diesem dritten Ausführungsbeispiel erfolgt eine Kalibrierung des variablen Gewichtungsfaktors a durch eine Ladezustandsbestimmung unter Verwendung einer Ruhespannungsmessung. Dabei werden verschiedene Formparameter, die in den Gewichtungsfaktor eingehen, unter Verwendung von Korrekturdaten, die nach einem Fahrzeugstart gewonnen werden, dynamisch angepasst. Dies führt dazu, dass die unter Verwendung einer Integralbildung erfolgende Ladebilanzbestimmung sich mit der Zeit im Sinne einer Selbstadaption stets verbessert.

Bei diesem Ausführungsbeispiel gilt allgemein die folgende Beziehung:

15

$$a(U) = a(k_1, k_2, \dots, k_n; U).$$

Der Gewichtungsfaktor a ist folglich abhängig von der gemessenen Spannung U und einer Vielzahl von Vorfaktoren k_1, k_2, \dots, k_n .

20

Es gilt:

25

$$\begin{aligned} a(U) &= k_1 \cdot a_1(U) + k_2 \cdot a_2(U) + \dots + k_n \cdot a_n = \\ &= \sum_{i=1}^n k_i \cdot a_i(U). \end{aligned}$$

Dabei wird jeder der Vorfaktoren k_i selbst adaptiv bestimmt und ist von mehreren Parametern abhängig:

30

$$k_i = k_i(\tau; \vartheta; \dots).$$

In der Figur 4 ist ein einfaches Ausführungsbeispiel veranschaulicht, bei welchem angenommen ist, dass in die Berechnung des Gewichtungsfaktors lediglich zwei Gewichtsfunktionen $a_1(U)$ und $a_2(U)$ eingehen, wobei jeder dieser

35

Gewichtsfunktionen ein Vorfaktor k_1 bzw. k_2 zugeordnet ist. Gemäß diesem einfachen Ausführungsbeispiel gilt:

$$a(U) = k_1 \cdot a_1(U) + k_2 \cdot a_2(U) .$$

Weiterhin wurde bei diesem vereinfachten Ausführungsbeispiel angenommen, dass eine abschnittsweise Konstanz vorliegt, wie sie aus der Figur 4 ersichtlich ist.

10

Generell können bei diesem Ausführungsbeispiel beliebige Vorfaktoren k_i für die unterschiedlichen Gewichtsfunktionen verwendet werden. Diese Vorfaktoren sind variabel und können durch eine Eichung und durch andere verfügbare Informationen wie Statusinformationen aus dem elektrischen Energiemanagement, Informationen über Lastsprünge und Informationen über Spannungseinbrüche im Bordnetz gewonnen werden. In der Praxis ist es sinnvoll, sich auf zwei oder drei in Abhängigkeit von der jeweils vorliegenden Applikation gewählte Gewichtsfunktionen und die zugehörigen Vorfaktoren zu beschränken.

20

Beispiele für derartige Gewichtsfunktionen sind:

25

$$\begin{aligned} a_1(U) &= \text{sign}(U - U_S) + 1, \\ a_2(U) &= \text{sign}(U - U_S) - 1, \end{aligned}$$

$$-1 \text{ für } x < 0$$

$$\text{wobei } \text{sign}(x) = 0 \text{ für } x = 0$$

30

$$1 \text{ für } x > 0;$$

oder

35

$$\begin{aligned} a_1(U) &= \text{gew}(U - U_1), \\ a_2(U) &= \text{gew}(U - U_2), \end{aligned}$$

wobei

$$\text{gew}(x) = \begin{array}{ll} 0 & \text{für } x \leq 0 \\ 1 & \text{für } 0 < x < 1 \\ 2 - \frac{1}{2}x & \text{für } 1 \leq x \leq 3 \\ \frac{1}{2} & \text{für } 3 < x. \end{array}$$

5

Dabei sind U_S , U_1 und U_2 geeignete Spannungsschwellenwerte.

10

Durch die vorliegende Erfindung wird nach alledem eine einfach und kostengünstig zu realisierende Vorgehensweise zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie und damit auch des Bordnetzzustandes eines Fahrzeugs zur Verfügung gestellt. Dabei wird die Batteriespannung gemessen und einer Auswerteeinheit zugeführt. In dieser erfolgt

15

ein Integrationsvorgang, bei welchem ein variabler Gewichtungsfaktor berücksichtigt wird. Der Gewichtungsfaktor kann ausschließlich von der gemessenen Batteriespannung oder zusätzlich auch von weiteren Größen abhängig sein.

20

19.12.2002 E/h

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

5 Patentansprüche .

1. Verfahren zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeug-
batterie, bei welchem eine Messung der Batteriespannung
10 erfolgt und aus der gemessenen Batteriespannung mittels
eines Integrationsvorganges Informationen über den Zu-
stand der Fahrzeugbatterie abgeleitet werden, dadurch
gekennzeichnet, dass beim Integrationsvorgang ein
variabler Gewichtungsfaktor berücksichtigt wird.

15

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekenn-
zeichnet, dass der Gewichtungsfaktor von der gemesse-
nen Batteriespannung abhängig ist.

20 3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekenn-
zeichnet, dass der Gewichtungsfaktor gemäß folgender
Beziehung berechnet wird:

$$a(U) = \sum_{i=1}^n k_i \cdot a_i(U),$$

25

wobei k_i Vorfaktoren sind, die adaptiv variiert werden,
und $a_i(U)$ Gewichtsfunktionen sind.

30 4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekenn-
zeichnet, dass die Vorfaktoren in Abhängigkeit von
Statusinformationen adaptiert werden.

5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekenn-
zeichnet, dass die Statusinformationen unter Verwen-
35 dung einer Ruhespannungsmessung, unter Verwendung von von
einem elektrischen Energiemanagement gelieferten Signa-

len, unter Verwendung von Informationen über auftretende Lastsprünge und/oder unter Verwendung von Informationen über auftretende Spannungseinbrüche ermittelt werden.

5 6. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein oberer Spannungsschwellenwert (U1) und ein unterer Spannungsschwellenwert (U2) vorgegeben werden und der Gewichtungsfaktor nach folgender Beziehung ermittelt wird:

- 10 - liegt der gemessene Batteriespannungswert zwischen den beiden Spannungsschwellenwerten, dann hat der Gewichtungsfaktor den Wert 0;
 - ist der gemessene Batteriespannungswert kleiner als der untere Spannungsschwellenwert (U2) oder größer als der obere Spannungsschwellenwert (U1), dann hat der Gewichtungsfaktor den Wert 1.

7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass im Rahmen des Integrationsvorganges eine Differenzbildung erfolgt, bei welcher die Hälfte der Summe der beiden Spannungsschwellenwerte von der gemessenen Batteriespannung subtrahiert wird.

25 8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass zur Ermittlung der Informationen über den Zustand der Fahrzeugbatterie folgende Beziehung verwendet wird:

30
$$L(t) = \int_{t_0}^t D(\tau) \cdot a[U(\tau)] d\tau,$$

wobei gilt:

$$D(\tau) = U(\tau) - \frac{U1 + U2}{2},$$

und wobei $L(t)$ die ermittelte Batteriespannung, $D(\tau)$ eine Differenzfunktion, $a[U(\tau)]$ der Gewichtungsfaktor, U_1 der obere Spannungsschwellenwert und U_2 der untere Spannungsschwellenwert ist.

5

9. Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie, mit

- einem Batteriespannungsmesser (1) und
 - einer mit dem Batteriespannungsmesser (1) verbundenen
- 10 Auswerteeinheit (2), mittels welcher unter Verwendung der gemessenen Batteriespannung mittels eines Integrationsvorganges Informationen über den Zustand der Fahrzeugbatterie ableitbar sind,

dadurch gekennzeichnet, dass

- 15 - die Auswerteeinheit (2) beim Integrationsvorgang einen variablen Gewichtungsfaktor berücksichtigt.

10. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Auswerteeinheit (2) zur Berechnung

20 des Gewichtungsfaktors nach folgender Beziehung vorgesehen ist:

$$a(U) = \sum_{i=1}^n k_i \cdot a_i(U),$$

- 25 wobei k_i Vorfaktoren sind, die adaptiv variiert werden, und $a_i(U)$ Gewichtsfunktionen sind.

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Auswerteeinheit (2) mindestens einen Eingang für Statusinformationen aufweist und zur

30 Adaption der Vorfaktoren in Abhängigkeit von den Statusinformationen vorgesehen ist.

12. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet,

35 zeichnet, dass die Auswerteeinheit (2) zur Berechnung

des Gewichtungsfaktors nach folgender Beziehung vorgesehen ist:

$$a(U) = \begin{cases} 0 & \text{für } U_2 \leq U \leq U_1 \\ 1 & \text{für } U_2 > U \text{ oder } U_1 < U. \end{cases}$$

wobei U_1 ein vorgegebener oberer Spannungsschwellenwert und U_2 ein vorgegebener unterer Spannungsschwellenwert ist.

13. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 9 - 12, dadurch gekennzeichnet, dass die Auswerteeinheit (2) zur Durchführung folgender Differenzbildung vorgesehen ist:

$$D(\tau) = U(\tau) - \frac{U_1 + U_2}{2},$$

wobei U_1 ein vorgegebener oberer Spannungsschwellenwert, U_2 ein vorgegebener unterer Spannungsschwellenwert und $U(\tau)$ ein gemessener Batteriespannungswert ist.

14. Vorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Auswerteeinheit (2) zur Durchführung des folgenden Integrationsvorganges vorgesehen ist:

$$L(t) = \int_{t_0}^t D(\tau) \cdot a[U(\tau)] d\tau.$$

19.12.2002 E/h

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

- 5 Verfahren und Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie

Zusammenfassung

- 10 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Ermittlung des Zustands einer Fahrzeugbatterie, wobei eine Messung der Batteriespannung erfolgt und wobei aus der gemessenen Batteriespannung mittels eines Integrationsvorganges Informationen über den Zustand der Fahrzeug-
- 15 batterie abgeleitet werden. Beim Integrationsvorgang wird ein variabler Gewichtungsfaktor berücksichtigt.

(Fig. 1)

1/2

FIG 1

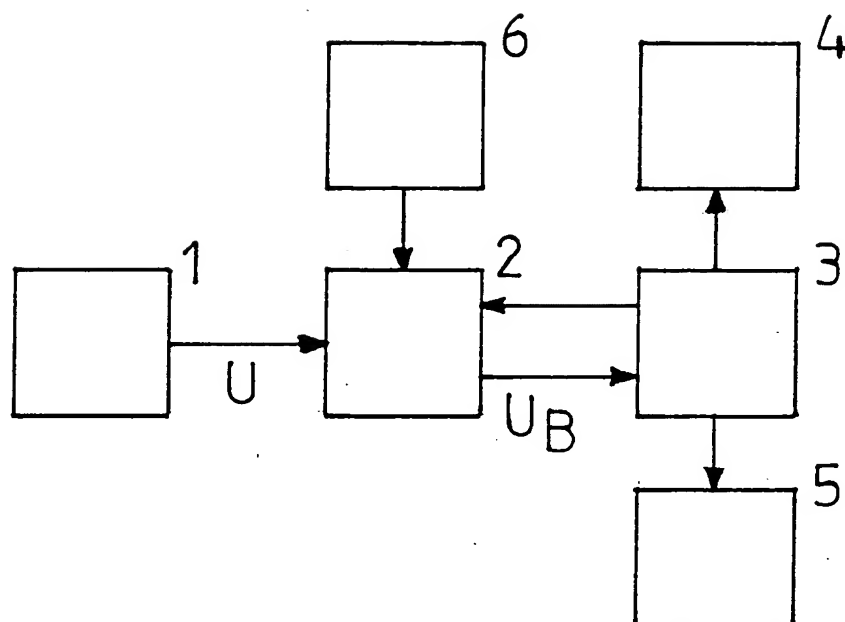
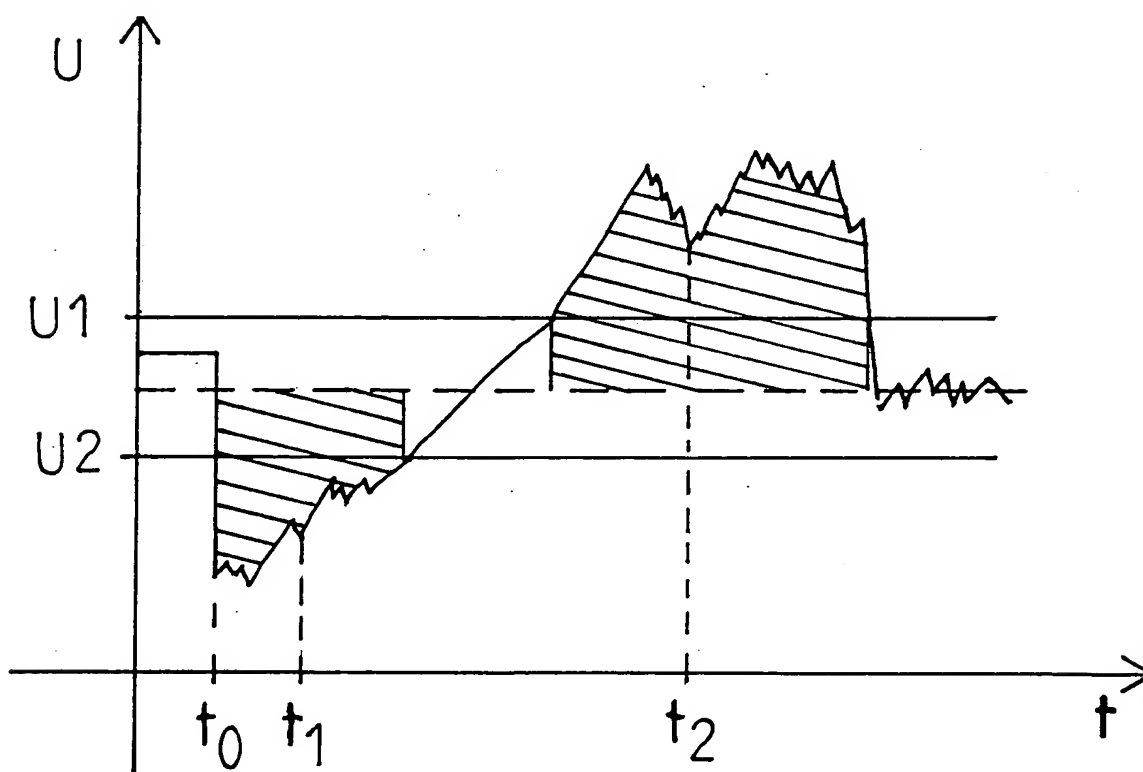


FIG 2



2/2

FIG 3

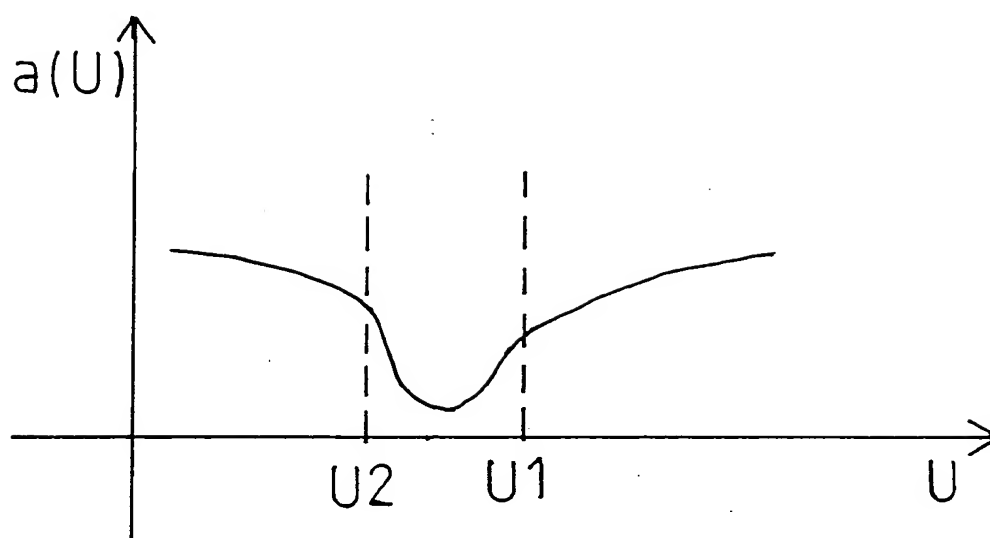


FIG 4

